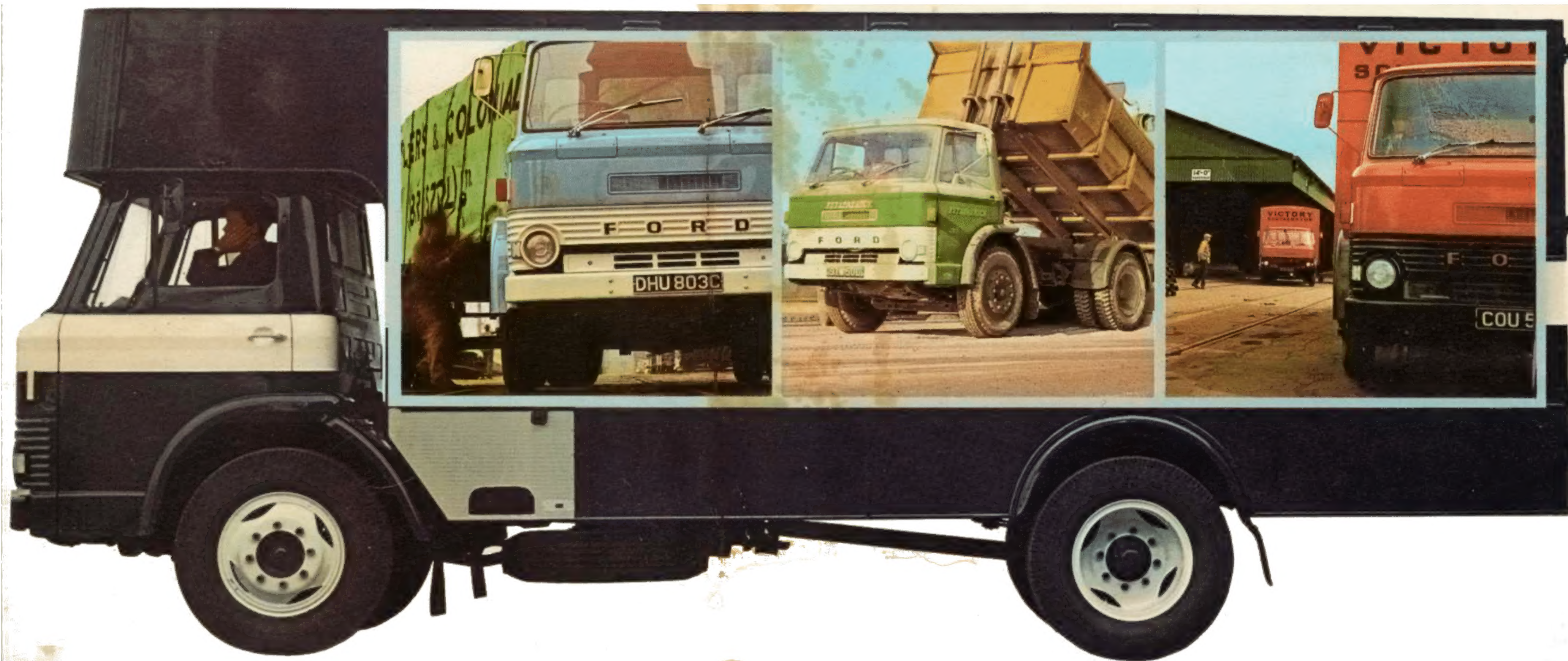
FORD D-LASTVOGNE



FORD D-lastvognen overstiger i dagligt brug de største forventninger!

Efter den succesrige introduktion skal D-lastvognen nu vise, hvad den duer til. FORD har lagt stor vægt på den nye lastvognslinies variationsmuligheder for derigennem at medvirke til at reducere de tidsrøvende værkstedsbesøg til et minimum, og avanceret teknik i forbindelse med gennemprøvede komponenter har medvirket til en hidtil ukendt driftsøkonomi. Her var der en kraftig, enestående konstruktion, der kunne friste lastvognskøberne – en konstruktion, der sidenhen har oversteget alle forventninger. Hver uge bliver kommentarer og rapporter om D-lastvognens præstationer analyseret i FORD's hovedkontor, og vi har været ude og spørge chauffører, vognmænd, mekanikere, og FORD-forhandlere om, hvad de synes om den nye lastvognslinie, og hvorfor. Kan D-lastvognen reducere kørselsomkostningerne? Synes chaufførerne om førerhusets personvognskomfort? Er mekanikeren tilfreds med adgangen til motor og gearkasse? Er det muligt at vælge en passende model ud af de over 500 variationsmuligheder, der findes? Vi fik ærlige svar fra folk, der ved hvad de taler om, og de var alle helt overvældende i deres ros af D-linien og de særlige fordele, der kendetegner denne lastvogn …

Den kvalitet, der kendetegner D-linien indtil den mindste detalje, er årsagen til det ry, den har fået for økonomi og driftssikkerhed. Først og fremmest skal fremhæves motorerne – fem forskellige konstrueret specielt til D-linien – der alle er valgt med det rette forhold mellem kraft og økonomi for øje. Der er tre forskellige dieselmotorer – en 4-cyl. 4-liters på 84 HK og to 6-cyl. 5,4 liters eller 5,9 liters på henholdsvis 115 HK eller 129 HK. Endvidere er der to 6-cyl. benzinmotorer på 3,9 eller 4,9 liter med enten 129 HK eller 149 HK. Alle disse motorer har i drift vist sig særdeles pålidelige og driftssikre. De velvalgte gearkasser og bagaksler giver D-chaufføren et stort spillerum, og det er ikke vanskeligt at finde frem til netop den kombination af gearkasse og bagaksel, der passer fuldstændigt til de kørselsforhold, lastvognen fremtidig skal arbejde under. En meget solid 4-trins gearkasse er standardudstyr på D-200 til D-500 benzin og på D-200 til D-600 diesel. Lav friktion og lang levetid er indbygget i gearkassen i form af kugle- og rullelejer ved alle fremgear og aksler. Der kan monteres kraftudtag på højre side af gearkassen. 5-trins gearkasser, der er standardudstyr på D-750 og D-800 diesel med enten standard eller close-ratio udvekslinger, bliver meget værdsat til tung transport. Gearkassen med close-ratio (tætliggende) udvekslinger er specielt beregnet til 2-gears bagaksler. I begge 5-trins gearkasser er de hærdede tandhjul, synkroniseringsanordninger og gearaksler monteret med letgående kugle- og rullelejer eller rillede bøsninger. Gearskiftet er på alle D-modeller særligt positivt, fordi gearstangen er monteret i sin egen tværstiver og forbliver i position, når førerhuset tippes. Der kan monteres kraftudtag på begge sider af 5-trins gearkasserne. Endelig kan der leveres 1- eller 2-gears bagaksler med udvekslinger nøje afpasset efter gearkasse og totalvægt.





»Et let trin op og man er ombord. Og så er der naturligvis udsynet – glas hele vejen rundt og mægtige bakspejle, så man har et ordentligt overblik over, hvad der kommer bagfra. Lastvogne med fremskudt førerhus er altid lettere at køre – men D-lastvognen er den letteste af dem alle. Og sæderne er helt fantastiske. De er bedre end i min egen bil. Der er mange indstillingsmuligheder, og netop fordi jeg kan komme til at sidde i den helt rigtige stilling, kommer jeg ikke længere frem til bestemmelsesstedet med værkende arme, ben og ryg,« siger en af de mange D-chauffører, vi har talt med, og flere kørselschefer har fortalt os, at ikke blot gør det komfortable førerhus i D-lastvognen det lettere for dem at holde deres chauffører, men de bliver også mindre køretrætte, og man har allerede kunnet spore en betydelig nedgang i uheld, der kan føres tilbage til chaufførernes køretræthed. Førersædet er formgivet som det bedste personvognssæde og betrukket med sort slidstærkt vinyl (PVC) som i FORD's personvogne. Det kan indstilles i længderetningen, og ryglænets hældning kan varieres. Ved siden af førersædet er der et dobbelt passagersæde i samme fine kvalitet. Førerhuset har endvidere polstret instrumentbræt, komplet instrumentering, isolering og friskluftsvarmeapparat. Den velgennemtænkte indretning af førerhuset bevirker, at chaufføren lige let kan stige af og på fra begge sider. Der er trykt kredsløb i instrumentbrættet, så løse ledninger ikke kan hænge og give kortslutning, og eftersyn og reparationer forenkles betydeligt. Det førsteklasses udsyn, der skyldes det kæmpestore glasareal, de store bakspejle og det geniale vinduesviskersystem med et ekstra knæled på viskerarmen foran føreren, så denne visker parallelogramstyres – har givet førerhuset på D-lastvognen prædikatet sikkerhedsførerhus.

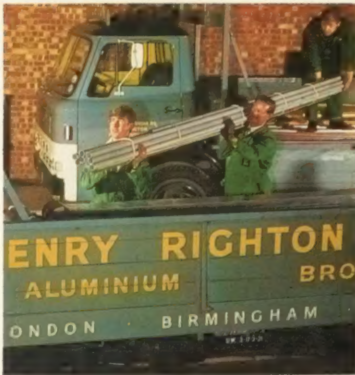
Til de øvrige fordele ved dette helt fremskudte førerhus skal nævnes den lette adgang til motor og gearkasse, som kun dette tipbare førerhus kan give – ikke et arrangement så man skal bruge den halve morgen til at afmontere førerhuset, før det kan tippes, men en genial konstruktion, der gør det muligt for een mand at tippe det på under et minut. Der skal blot løsnes en sikkerhedsbolt inden i førerhuset og udløses en sikkerhedslås bag på førerhuset – så er det frit og kan tippes forover i en vinkel på 45°. D-lastvognsejere har opdaget, at ikke blot bliver deres motorer efterset meget hurtigere, men det forhold, at man kan komme til overalt bevirker, at selv de mest komplicerede og besværlige reparationer nu udføres meget bedre – altsammen medvirkende til D-lastvognens driftssikkerhed!

Skønt D-linien kan fås i over 500 variationer, har langsigtet produktionsplanlægning gjort det muligt at bygge alle disse forskellige typer i standardproduktion på FORD's nye lastvognsfabrik i Langley i England, og netop fordi de alle bliver produceret på det samme samlebånd, kan der holdes en ensartet høj kvalitet. Der er kvalitetszoner, hvor hvert enkelt chassis gennemgår en minutiøs inspektion, før det frigives og sendes videre ad samlebåndet. Kvalitetsinspektørerne har særlige måleinstrumenter og laboratorier til deres rådighed, så hver enkelt lille detalje kan inspiceres, og det kan konstateres, om den overholder de tolerancer, der er opgivet fra konstruktørerne. Når chassiset er færdigsamlet, gennemgår det en vejprøve, der afsluttes med en vandprøve for at kontrollere, at førerhuset er tæt. De vil derfor se, at det ikke er noget under, at D-lastvognen har angivet nye normer for, hvorledes en lastvogn skal være konstrueret og produceret!

Følgende detaljer skal fremhæves om førerhuset: Gennemsigtige reservoirer monteret under et dæksel foran på førerhuset til nem og hurtig kontrol af koblings- og bremsevæske. Letgående styretøj med snekke og tap. Servostyring som standardudstyr på D-500 til D-800. Ophængte bremse- og koblingspedaler, så vand, støv og træk udelukkes. Let adgang inde fra førerhuset til kølerprop og oliepind, der sidder i oliepåfyldningsstudsen. Kraftig sænksmedet foraksel af I-profil. 16″ hjul på D-200 til D-500, 20″ hjul på D-600 til D-800. Kraftig, stigeformet chassisramme med parallelle sidevanger muliggør påbygning af enhver opbygning, 12-volts el-anlæg med vekselstrømsdynamo; sikringer til imødegåelse af kortslutninger; minus til stel. Velafpassede brændstoftanke i forskellige størrelser. 3 nye effektive bremsesystemer: Hydrauliske med vacuum-forstærkning på de små modeller – hydrauliske med trykluftsforstærkning på de mellemstore modeller – og hydrauliske med trykluftsforstærket 2-kreds system på de største modeller. Udstødningsbremse som ekstraudstyr på 6-cyl. dieselmodeller. Robuste koldtnittede tværvanger for maksimal styrke og smidighed. Nøje udvalgte semielliptiske bladfjedre monteret bagtil på de lettere modeller samt fortil på alle modeller. På de tungere modeller er bagfjedrene radiusstyrede bladfjedre af variabel længde og styrke. Der er hjælpefjedre bagtil på D-500 til D-800 med undtagelse af D-600. Teleskopiske støddæmpere foran på samtlige modeller. Lettilgængeligt reservehjul. Kombinerede bag-, stop- og blinklygter solidt monteret på chassisrammen. En imponerende række detaljer – en imponerende lastvogn – D-lastvognen.



Grundspecifikationerne er begyndelsen. Dertil kommer det righoldige udvalg i akselafstande, motorer, gearkasser, aksler, bremsesystemer, dækspecifikationer, fjederkapaciteter og ekstraudstyr, der gør D-lastvognen uendelig velegnet!







Alle D-lastvognens fortræffelige specifikationer går igen i tip-vognsmodellerne, i sættevognsmodellerne og i de treakslede modeller – alle fabriksfremstillet af FORD i England!



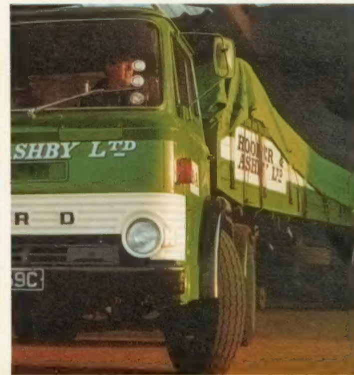












Ultra-kort førerhus, længere lad, større kraftreserve, sikkerhed, tipbart førerhus, let ind- og udstigning, overlegen komfort, stor trækkraft og stor bremsekraft – alt dette i een lastvogn!









Aldrig før har så omfattende et lastvognsprogram tilbudt specialvognmanden en så høj kvalitet og et så stort model-udvalg!

»Tidligere var en lastvogn bare en lastvogn for os. Den skulle være solid og tilpas pålidelig, men der skulle en tung fod og en stærk arm til for at køre den. Men de nye FORD'er – de er helt anderledes. De er en fornøjelse at køre, så man kører bedre bare af den grund.«
Denne lastvognschaufførs syn på D-lastvognen er typisk for disse mænds begejstring over den nye FORD. En vognmand udtrykte sig anderledes, men var lige så begejstret.
»Det var nær ved – hvis FORD havde introduceret deres nye D-lastvogne blot en måned senere, var jeg blevet tvunget til at købe et konkurrerende mærke for at få dækket mit kørselsbehov, og det ville have kostet mig rundt regnet det dobbelte.« Denne vognmand er typisk for alle de mange firmaer, der har opdaget, at D-lastvognene er de bedst egnede til deres formål og til de rimeligste priser, og det siger sig selv, at han er tilfreds med sin flåde af nye D-800. Andre kan ligeledes finde den helt rigtige lastvogn i D-programmet, for det strækker sig lige fra D-200 med 120″ akselafstand og 4900 kg totalvægt over D-300, D-400, D-500, D-600 og D-750 (med alle de forskellige typer, der kan kombineres af specifikationer og ekstraudstyr) til den jættestærke D-800 med 206″ akselafstand og 12.300 kg totalvægt. Et hvilket som helst firma kan i dette udvalg finde lige netop den lastvogn, der 100 % dækker firmaets kørselsbehov, og takket være FORD's yderst effektive og fleksible produktionsmetoder er priserne blevet holdt nede på et særdeles konkurrencedygtigt niveau. De her viste illustrationer dækker blot nogle af de aktiviteter, som D-lastvognen egner sig til; måske er Deres specielle lastvognstype ikke vist, men FORD ved, at de kan specificere en model til Dem af D-programmet, der dækker Deres transportbehov – og mere til!

Både chauffører og vognmænd er begejstrede for D-lastvognenes enestående trækkraft, der ydes af de nykonstruerede FORD-motorer. En vognmand, der kører D-lastvogn, udtrykker det således: »Vi har ikke bemærket bakkerne, siden vi fik den nye D-lastvogn. Det er helt fantastisk, hvad vi nu sparer af tid og penge.« Ekstra kraft blev med vilje indbygget i D-lastvognen af FORD OF BRITAIN, fordi prøvekørsler og erfaringer har vist, at dette ikke blot forbedrer lastvognens driftssikkerhed, men også dens driftsøkonomi! En kraftig motor med et passende kraftoverskud, holder længere og bruger mindre brændstof, end den motor, der hele tiden skal gå med topydelse.

Moderne landevejstransport er en særdeles kompliceret affære, og enhver ny lastvogn må derfor konstrueres, så den er velegnet til påbygning af specialopbygninger. D-lastvognen er afgjort den til dato bedst egnede lastvogn til påbygning af disse specialopbygninger. Ikke alene er der rige variationsmuligheder inden for D-linien, men alle detaljer – ja hele chassis-konstruktionen, gør D-lastvognen uhyre alsidig. For eksempel gør det kompakte førerhus (kun 157 cm fra kofanger til bagkant af førerhus) det muligt inden for en meget lav egenvægt at montere store opbygninger, uden at den tilladte totalvægt overskrides. Desuden gør førerhusets kompakte konstruktion det muligt at bibeholde det tipbare førerhus ved påbygning af møbelkasser og lign. Det plejer ellers at være umuligt. Chassisrammen er ligeledes meget velegnet til alle påbygninger, da langdragerne er parallelle i hele chassisets længde og forsynet med tværdragere med passende mellemrum. Reservehjul, brændstoftank og batterier er anbragt praktisk på og under chassisrammen, så karetmageren har frit spil. FORD har interesseret sig meget for karetmagernes problemer og har frivilligt overtaget mange af de problemer, specialfabrikkerne tidligere kæmpede med, og der er i dag ingeniørbistand til disposition for alle vognmænd og karetmagere. På grund af alle disse fordele ved D-lastvognen stifter nu mange brugere af special-lastvogne for første gang bekendtskab med de goder, der følger med at eje en FORD-lastvogn.



Tag for eksempel tip-vognen først. Den er allerede en velkendt stjerne på mange byggepladser, hvor det er styrke og hurtighed til at udføre det tunge arbejde, der tæller. Endelig er der kommet en tipvogn til en rimelig pris, der ikke alene har en stor kraftreserve, men som også har styrke i chassis og transmissioner til at holde ud dag efter dag. D-tipvognene har alle de specifikationer, der har gjort D-lastvognen berømt, og der kan specificeres lige den helt rigtige vogn til et givet job. Chassisrammen kan afkortes, der kan monteres ekstra støddæmpere, og der kan meget let monteres håndtag til kraftudtag inden i førerhuset. Hvis De har brug for et specielt tippelad, kan Deres FORD-forhandler vise Dem, hvilke ladtyper, der er godkendt af FORD, og til særlig svær kørsel kan han hjælpe Dem med at finde lige netop den type, der har den helt rigtige kraftreserve og styrke til Deres formål.

Så er der de tre-akslede D-lastvogne til den helt svære kørsel – ikke bare ombygninger, men originale lastvogne, konstrueret specielt til formålet af FORD MOTOR COMPANY. Fra den ene dag til den anden har vognmænd nu fået et helt nyt lastvognsprogram bestående af moderne tre-akslede lastvogne til rimelige priser, der fuldtud svarer til de krav, moderne automobilingeniører stiller til lastvogne af denne kategori, og som samtidig er konkurrencedygtige over for andre transportmidler. Basis for den tre-akslede D-lastvogn er D-800 med specielt konstrueret chassisramme, 5-trins gearkasse, HD-foraksel og den kraftige 129 HK dieselmotor. Vognene kan leveres med alt det udstyr D-800 normalt kan leveres med. Akselafstandene varierer fra 138″ til 190″, og det dobbelte bagakselarrangement kan leveres i tre forskellige versioner: DT-800 6×2 til landevejskørsel, DT-800 6×4 til både landevejs- og terrænkørsel samt DT-800 6×4 med helt fantastiske terrængående egenskaber. Derfor, hvadenten De har brug for en tung lastvogn til landevejskørsel eller til terrænkørsel – så er DT-programmet svaret.

D-sættevognsprogrammet er konstrueret sideløbende med det øvrige D-lastvognsprogram og er på ingen måde en kompromisløsning. Blandt de fordele, lastvognsejere vil værdsætte, skal fremhæves det velafbalancerede bremsesystem, der modvirker saksning af vogntoget, lasteevne på 8–14 tons nyttelast, den store kraftreserve og det forhold, at D-600, D-750 og D-800 kan monteres med automatisk eller manuel kobling uden modifikation. Men udover disse let konstaterede kendsgerninger har D-sættevognstraktorerne opnået en sådan popularitet hos chaufførerne, at en vognmand fortæller os, at hans chauffører vasker deres D-lastvogne, uden at de får besked om det! Denne ægte begejstring er typisk for chauffører og vognmænd, der allerede har fundet ud af, at denne enestående lastvognslinie har alt det, FORD har fremhævet – D-lastvognen er virkelig en eksklusiv lastvogn!

BELASTNINGSTAL OG DIMENSIONER





et produkt fra - FORD MOTOR COMPANY

Specifikationerne heri var gældende, da denne tryksag blev godkendt til trykning. FORD MOTOR COMPANY forbeholder sig retten til på ethvert tidspunkt at standse en model eller ændre specifikationer uden varsel og uden ansvar. Alt ekstraudstyr og -tilbehør vist heri er mod merpris. For prisen på den model og med det udstyr, De ønsker, kontakt venligst Deres FORD-forhandler.

	BENZIN-MODELLER				DIESEL-MODELLER					
	D-300	D-400	D-500	D-600	D-300	D-400	D-500	D-600	D-750	D-800
MOTOR	6-cyl. 3933 cm^3 129 HK	6-cyl. 3933 cm^3 129 HK	6-cyl. 3933 cm^3 129 HK	6-cyl. 4916 cm^3 149 HK	4-cyl. 3966 cm^3 84 HK	4-cyl. 3966 cm^3 84 HK	6-cyl. 5416 cm^3 115 HK	6-cyl. 5416 cm^3 115 HK	6-cyl. 5416 cm^3 115 HK	6-cyl. 5945 cm^3 128 HK
GEARKASSE	4-trins Ford T 98 A	4-trins Ford T 98 A	4-trins Ford T 98 A	5-trins Clark 2651-V til 1-gears bagtøj	4-trins Ford T 98 A	4-trins Ford T 98 A	4-trins Ford T 98 A	4-trins Ford T 98 A	5-trins Clark 2651-V til 1-gears bagtøj	5-trins Clark 2651-V til 1-gears bagtøj
				5-trins Clark 2621-VI til 2-gears bagtøj					5-trins Clark 2621-VI til 2-gears bagtøj	5-trins Clark 2621-VI til 2-gears bagtøj
BAGAKSEL	1-gears 4.71:1	1-gears 4.71:1	1-gears 5.29:1	1-gears 5.29:1 2-gears 5.57/7.74:1	1-gears 4.71:1	1-gears 4.71:1	1-gears 4.62:1	1-gears 6.17:1 2-gears 5.57/7.74:1	1-gears 6.17:1 2-gears 5.57/7.74:1	1-gears 6.50:1 2-gears 5.57/7.74:1
BREMSER	Vacuum/hydraulisk	Vacuum/hydraulisk	Vacuum/hydraulisk	Vacuum/hydraulisk	Vacuum/hydraulisk	Trykluft/hydraulisk	Trykluft/hydraulisk	Trykluft/hydraulisk	Trykluft/hydraulisk	Trykluft/hydraulisk 2-kreds system
STYRETØJ	Snekke og tap Udveksling 24:1	Snekke og tap Udveksling 24:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 24:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 24:1	Snekke og tap Udveksling 24:1	Snekke og tap Udveksling 24:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 24:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 24:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 28:1	Servostyring Snekke og tap Udveksling 24:1
EL-UDSTYR	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 120 amp. t. batteri 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 2-120 amp. t. batt. 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 2-120 amp. t. batt. 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 2-120 amp. t. batt. 38 amp. veksel-strømsdynamo	12 volt 2-120 amp. t. batt. 38 amp veksel-strømsdynamo
BRÆNDSTOFTANK	91 liter	91 liter	91 liter	127 liter	91 liter	91 liter	91 liter	127 liter	127 liter	182 liter
DÆK	7.00×16 radialdæk 7 stk.	7.50×16 radialdæk 7 stk.	8.25×16 radialdæk 7 stk.	8.25×20 12 lags el. radialdæk 7 stk.	7.00×16 radialdæk 7 stk.	7.50×16 radialdæk 7 stk.	8.25×16 radialdæk 7 stk.	8.25×20 12 lags el. radialdæk 7 stk.	9.00×20 14 lags el. radialdæk 7 stk.	9.00×20 14 lags el. radialdæk 7 stk.

TO-AKSLEDE D-MODELLER	Akselafstand	Totalvægt	Egenvægt	Max. chassisbelastn.	Max. ladlængde
BENZIN-MODELLER		kg	kg	kg	mm
D-300........	120" 134"	6075 6075	2325 2350	3750 3725	4620 5200
D-400........	120" 134"	7175 7175	2450 2475	4725 4700	4605 5200
D-500........	120" 134" 156"	9300 9300 9300	2675 2725 2750	6625 6575 6550	4605 5200 6100
D-600........	120" 134" 156"	9750 9750 9750	3050 3075 3125	6700 6675 6625	4605 5140 6120
DIESEL-MODELLER					
D-300........	120" 134"	6075 6075	2500 2550	3575 3525	4605 5200
D-400........	120" 134"	7175 7175	2600 2625	4575 4550	4605 5200
D-500........	120" 134" 156"	9300 9300 9300	2950 3000 3025	6350 6300 6275	4605 5200 6100
D-600........	120" 134" 156"	9750 9750 9750	3200 3250 3325	6550 6500 6425	4605 5200 6100
D-750........	120" 134" 156" 182" 206"	11575 11575 11575 11575 11575	3500 3550 3625 3750 3825	8075 8025 7950 7825 7750	4625 5200 6060 7140 8120
D-800........	120" 134" 156" 182" 206"	12300 12300 12300 12300 12300	3725 3775 3825 3925 4025	8575 8525 8475 8375 8275	4620 5180 6100 7140 8120
TRE-AKSLEDE D-MODELLER					
DT-800 6×2 og DT-800 6×4 universalmodel	138" 154" 178" 190"	17000 17250 17250 17250			
DT-800 6×4 terrænmodel	146" 178" 190"	17250 17250 17250			

Printed in England by: Brown Knight & Truscott Ltd. Ref: 291122/6/67 DAN. Published by Commercial Vehicle Advertising Department, Ford of Britain. Form. nr. 2238/060367